جامعة السيد محمد بن علي السنوسي الإسلامية
Mohmmad Bin Ali Assanosi University

كلية التاريخ والحضارة

المجلة العلمية للدراسات التاريخية والحضارية

Scientific Journal of Historical and Civilizational Studies

العدد الثاني

ديسمبر / 2018 م

The Roman of Libya And Their Milestones by – R . G . goodchild

"الطرق الرومانية في ليبيا وأميال الأحجار"

جودتشايلد

ترجمة – د . سعد الدلال
أستاذ مساعد في التاريخ اليوناني والروماني
جامعة السيد محمد بن علي السنوسي

ملخص البحث

هذه الورقة ترجمة لمقالة الباحث الأستاذ ريتشارد ج . جودتشايلد، أستاذ الآثار الرومانية بجامعة لندن والتي ألقاها في المؤتمر التاريخي "ليبيا في التاريخ" والذي نظمته كلية الآداب بالجامعة الليبية – بنغازي، في الفترة من 16 – 23 مارس عام 1968، حيث تحدث الباحث عن أحجار الأميال التي وضعها الرومان لمعرفة المسافات بين مدن وقرى الولايات التابعة لهم، موضحاً أشكالها وأحجامها، ويوضح استعانة الرومان بخط الطريق الإغريقي القديم، فيتحدث الباحث عن خط طريق طرابلس – فزان – وخط طرابلس – مصراتة – سرت – وخط سرت – بنغازي وفروع هذه الطرق كلها، كما يشير الباحث إلى خريطة أنتونيو، وخريطة بوتينجر فتناول أهمية أحجار الأميال لسعاة البريد، والقوافل التجارية إضافة إلى الإداريين العسكريين كما أشار الباحث إلى استعانته ببعض المقالات من داخل المؤتمر للباحثين، رينولدز، وبيركنز
رغم ترجمتي للمقالة كاملة إلا أنني في هذا المؤتمر سأتناول الطرق من طرابلس إلى فزان وإشكالياته.

الطرق الرومانية في ليبيا وأحجار الأميال

الطريق المعبد يعتبر معلم من الأرض الفاصلة، الميل الواحد الروماني (1000 من سرعة العدو توازي 1432 متر) بواسطة أعمدة الأحجار نقش عليها ألقاب وفترة حكم الأباطرة.

والتي تمثل أكثر من معالم مميزة للعصر الإمبراطوري، إن مثل هذه الطرق مرتبط بالمدن الرئيسية في جميع الولايات، كذلك تمتد إلى حدود مناطقها على طول الطريق السريع، ولم تكن مهمة لقوات الجيش فقط، بل أنها تمثل حركة مرور تجارية لمجتمع الأغنياء، وتخدم موظفي البريد السريع ووصل أي أخبار أو تقارير إدارية بين روما ومعظم المناطق البعيدة التابعة لروما [1] ومراكزها الهامة.

ولكن منذ العهد الإمبراطوري كانوا دائماً يعطون عناوين بواسطة النقوش التي استخدمت بدقة لتوضيح أفضل وأحسن طريق بريد يصل بالكامل في القرون الثالث والرابع الميلادي هناك يكون أحسن طريق حديث صلب يحتوي على معالم بها نقوش غالباً تظهر بعض الأسماء.

إلى جانب ذلك يكون له اسم على موضوع طول الطريق السريع الهام للأباطرة وتحتوي على عناوينهم وألقابهم معلمةً بنقوشهم وغالباً تعطى أسماء للحكام ووحدات الجيش أو البلدات التي كانت مسئولة عن إصلاح الطريق ولهم وثائق ومستندات تاريخية طويلة مهمة أكد عليها العلماء، وهذا مقياس دقيق جداً لمسافات ملكهم التابعة لروما.

وكان المجتمع القديم له اهتمام ودوافع لإعداد مخططات الملكية، والإدلاء بها في كتاب أو خريطة، ومستندات ووثائق الملكية كثيرة، وهي مفيدة جداً للوظيفة نفسها، وبما أن الإدلاء يشبه المنشور اليوم، إلى جانب ذلك فأن منظمات السياح السيارة والجمعيات وشركات الزيت قد مكنت المسافرين سواء بالقطاع الخاص أو العام إلى تنظيم خطة رحلاتهم بكفاءة وتصميم على إيجاد طريق دون الاعتماد على خبرات الموظفين المحليين.

موظفو التسفير في العهد الروماني تمتعوا باستخدام نظام جديد وهو محطات البريد (تغيرات مفاجئة) من أجل تغيير الجياد والراحلة، (قصر الراحلة) من أجل تأمين الراحلة ونهاية يوم السفر.

هذا النظام كان أساسياً و فعالاً كان يدعى بــــ(كيروسوس الشعبية)[2] ولكن على الرغم من هذا الاسم إلا أنه لم يكن متاحاً لكل أفراد الشعب، بل هو تصنيف للموظفين ذوي الكعب العالي أُهلوا لاستخدام الــــ(كيروسوس الشعبية) وعادةً طُلِبوا بحركة أو أمر أو (أميكتو) من رقم محدد، حدد كل سنة لأي شخص وفقاً لمرتبته في خدمة الشعب.

([1]) – أفضل حساب شامل للطرق الرومانية في شمال أفريقيا بواسطة "باير: سلامة الطرق الرومانية في شمال أفريقيا (الجزائر)، عام 1951م، ص 155.

([2]) – علاقة قوانين استعمال طريقة (كيروسوس الشعبية) اشتملت على مخططات (ثيوديسايتوس)، المجلد 18، 5 – 6، ص156.

عن طريق أثنين من الرحالة الرومان تمت تغطية مساحات من شمال أفريقيا التي نجت من السقوط في العهد الإمبراطوري، وكانوا على درجة كبيرة من الأهمية لطلاب العلم ولتجار أحدهم يسمى (الرحالة اتونين)[1].

الذي يؤكد ظهوره في العهد الإمبراطور كاراكلا (أن هناك موظف يسمى أنتونيوس) وهذا ببساطة لتحديد الطرق ومحطات الرحلة وهي تغطي المسافات بين بعضها البعض والمسح الأخر كان خريطة الرحالة (بيوتنجر)[2] (المعروف فيما بعد بالتلميذ الألماني، وهو أول من نشرها) والأكثر متعة والأكثر براعة هو تجميع خريطة الإمبراطورية الرومانية التي جعلها طويلة فأمدها إلى " 34 سنتمتر و 7 متر".

وكذلك كان بإمكانه ألحاق بكرتين ملفوفتين أو غير ملفوفتين لاستعمالها في مسافة الرحلة وبالرغم من أن شكل الخريطة وتصحيفها يعطي خلفية الخريطة للجغرافيين.

ولتوضح مسالك الطرق الرومانية وعلاقتها على خطوط البحر الأبيض المتوسط وجزره.

وهي كافية ويمكن تمييزها ونقدها في هذا المؤتمر، أحجار الأميال الرومانية والتي بالإمكان وبشكل مدروس وعن طريق خطوط الرحلات بأعمدة حجرية عادية حجمها يقدر بقطر (65 سم) وارتفاعها (2.5 متر) من القاعدة لإبراز أساسات المكعب المطلوبة لإبراز الباطن لتعطي العمود استقراره، وهذا الحجر لين وسهل احتجازه (مثل جبل برقة) ، العمود وقاعدته قطعت كحجر منفرد في مكان آخر (مثل الذي في باطن المدن الثلاث) الأعمدة وقواعدها قطعت وفصلت وفي النهاية تعطينا أحجار دائرية تشكل جزء من العمود.

أحجار الأميال ستكون عادية القطع بكمية كبيرة من المحجر الذي أشرنا إليه، وكذلك نؤكد صحة اكتمال النقوش ماعدا أرقام الرسم الميلي، فقد أملوا أن ينقل الحجر بعيداً لمسافة أطول عن خط الطريق، وشيّدت لغرض معين لتحديد فواصل أرقام الرسم الميلي، وأضيفت بعد ذلك للتشّييد.[3]

تحت تلك الأجزاء أحجار ميلية جديدة وكان بالإمكان إضافة واحدة أكثر قدماً شيّدت تحت حكم الأباطرة السابقين التي ما زالت قائمة: وأنها صامته عادية وعددها حوالي خمسة قواعد ما زالت قائمة كمحطة ميل منفردة.

حينها وبطريقة أعمدة الأحجار وبحجم مناسب كان الأمر صعباً في الحصول على علامات طرق، لقد اشبعوا رغباتهم بإلغاء النقوش على الأعمدة ومنحوتاتها الجديدة في ذلك المكان.

أحياناً كان ا لعمود القديم بسيط، تحول رأساً على عقب بحيث يمكن أن يقطع نصفه دون عناء لمحو القديم، هكذا حجر واحد قد يحمل آثار لعدة نقوش متعاقبة[4] نصبت على الطرق الرومانية نفسها جنباً إلى جنب مع هذه العلامات، التي تختلف اختلافاً كبيراً في طابعها في الولايات الأوروبية للإمبراطورية الرومانية، حيث

([1]) - أفضل طبقة للرحالة (أنتونين) و(أكونة)، الرحالة الرومان، (ليبزق 1929).

([2]) – كنراد ميللر، خريطة بيتنجر (يربراينت) (1962م)، ص 156.

([3]) – في بعض الأحيان في طريق فزان في إيريا من مزدا حسب الطول لمسافة يفتقر إلى أحجار ميلية، وكان يعني ربما إضافة علامة أو تلوين لإبقائه حياً، ربما يعني أن لفت الانتباه لذلك الجزء من نقوش أحجار الأميال الموجودة بقصر (اوون) بالقرب من القصبات التي زخرفت أفضل من اختصار الكتابة.

([4]) – في كيرينايكا (برقة) يوجد العديد من الأمثلة كإعادة الاستعمال ولكنها لم تظهر في طرابلس، ص 157.

التضاريس غالباً ما تكون مليئة بالغابات والمستنقعات التي وضعت في خطوط مستقيمة مع الجسر الذي رفع من الحجر الجصي، يمكن في كثير من الأحيان أن يتم مشاهدة هذا الجسر في يومناً هذا، وإن كان لم يتم العثور على معالمه، في الأرض الإغريقية حيث وجود شبكة جيدة من الطرق قبل الاحتلال الروماني وغالباً ما استمرت هذه الطرق القديمة في الاستعمال دون تغيير في المعالم على طول مسارها على التربة الجافة في أفريقيا (بما في ذلك غرب ليبيا) في الشمال الغربي رصفت بعض الطرق السريعة الرئيسية[1] فقط في جميع الأنحاء، وكانت الطرق خارج حدود المدن غير المُعّبدة وغير مطهرة من الحجارة.

أو تلك المسالك التي نهضت بالأعباء خلال قرون للاستعمال لتحدث تجاويف أساساتها والتي يمكن ببساطة التعرف عليها عن طريق الصور الجوية، في كيرينايكا (برقة) حيث الطريق الإغريقية والتي اتخذها الرومان خطأً لعلاماتهم عن طريق أنفاق سطحية في البروز الصخري، وبواسطة كثير من عربات الطريق.

إذن لتعديل ((الطريق الروماني)) وبادراك تام للمسالك يجب الانتباه إلي التالي : (أ) يبدوا واضحاً لواحد أو أكثر من الرحالة الرومان: أو (ب) أحجار الأميال الرومانية وهبت له طولها واستغلت وجه الطريق أو (س) وكذلك بدون شك الطريق القديم مترابط واستمر في العهد الروماني: والقليل من معلوماتنا الجيدة حول الطريق الروماني تتلاقى الثلاثة وهذا يتطلب شرحاً: تلاقت ما عدا واحدة، ولكنها مقبولة بدونه.

في مناقشة الطرق الرومانية في ليبيا، ومحاولة إيجاد حد للممتلكات وتاريخها، ينبغي علينا إيجاد الأسباب التاريخية والفرق بين المدن الثلاث وكيرينايكا (برقة) وأيضاً نعنى هنا ببساطة النقوش، وسنناقش هنا طول طريق سرت (بين مصراتة وبنغازي) والترابط بين الولايتين.

1- المدن الثلاث.

نظام الطرق الرومانية في المدن الثلاث[2] شكل قدم الشرق في شبكة معلومات مركبة عن نواب القناصل في أفريقيا وتتألف من:

أ- طريق الساحل الرئيسي جول ((سير تايز)) الصغير لربط قرطاجة بالمدن الثلاث "صبراتة ، وطرابلس ولبدة الكبرى" وتستمر شرقاً باتجاه شواطئ "سير تايز".

ب- على حدود طريق طرابلس الرئيسي من حافة " شط الجريد " ، في تونس وحتى النهاية الغربية من جبل نفوسة، ومنها على طول الجبل إلي لبدة الكبرى.

ج- طريق فزان من طرابلس إلي غريان حيث يتقاطع مع الطريق الحدودي، ويبدو من ذلك المكان نحو الجنوب باتجاه جنوب(مزدة)حيث علامات الأحجار الرومانية تظهر بوضوح بالرغم من أن الطريق من المفترض أن يكون متواصل إلى واحة القريات، ومن هناك إلى (فزان).

د- طريق سوف الجين الأعلى من الزنتان(الطريق العاشرة) على الطريق الحدودي إلى مزدة.

([1]) – سلامة، المرجع السابق، ص 73.

([2]) – جونتشايلد، الطرق الرومانية وأحجار الأميال في طرابلس(طرابلس 1948) أحجار أميال إضافية تشتمل على: ج . م . رينولدر و ج . ب و واردبيركز ، نقوش طرابلس الرومانية (روما . 1952) الكثير من أحجار الأميال وجدت منذ عام 1956م لم يتغير استنتاجاتنا المادية قبل بداية عملنا، ص157.

من المحتمل أن يستمر على طول وسط وادي سوف الجين وأسفل

أ- طريق طرابلس الساحلي:

خريطة "أنتونين وبيوتينجر" كلاهما يصفان هذا الطريق من "جابيتس" قرب جربة في تونس إلى لبدة الكبرى و "ثيوباكتس" "مصراتة" لكن هناك بعض الاختلافات من أسماء محطات الطريق الأوسط الذي لا داعي لمناقشته في هذا الموضوع.

جزء من أحجار الأميال في عهد الامبراطور"كاراكلا" وجد غرب بسيدا (بوكماش) والأخر مشابه في التاريخ وجد غرب مصراتة، عرفت كل المعالم المعروفة في هذا الطريق بين قصر القربوللي وزليتن، لذلك في تلك المنطقة نمتلك فكرة دقيقة عن الطريق الذي يتبع الطرق الداخلية المهملة في أماكن عدة، وهو بدون شك لتفادي الأودية والكثبان الرملية القريبة من الشاطئ، ويتراوح معالم طريق طرابلس الساحلي من تاريخ عهد كاراكلا (216م) إلى عهد (يوكليتيان)(290م)[1] ولكن الطريق نفسه لابد أن يكون قد استعمل لقرون عديدة في وقت سابق، وأيضاً حتى نهاية القرن الرابع وبداية القرن الخامس ميلادي أي قبل غزو قبائل الوندال البربرية والتي قطعت طرق المواصلات الساحلية.

ب- طريق المدن الثلاث:

هذا الطريق في بعض الأحيان يعرف بــ"جبل رواد الشرقي" ويتضح ذلك من خريطة الرحالة (أنتونين) ومكان هذا مكان ((تيلياسن الحديثة)) الكتلة الرملية من ((شط الجريد)) ((تونس)) الطريق الساحلي يؤدي بنا داخل طرابلس بالقرب من ((الذهيبات)) ويستمر نحو الشرق حتى جبل نفوسة عن طريق نالوت و جادو وزنتان (تينثيوس) مروراً بــ ((الاوينيا)) (أورا) و (آين وايف) (ثيناداسا) دخولاً لسهل ترهونة الواسع، ويشق طريقه إلى وسط ((دوغا)) (ميسف) و((القصبات)) قبل أن يمتد إلى لبدة الكبرى والتي يدخلها عن طريق مدخلها الشمالي .

تطوير هذا الطريق كطريق موازي لطريق طرابلس في وقت لاحق يجب أن ينتمي إلى عهد الإمبراطور (كمودوس) في الطرف الشرقي من سيف إلى لبدة الكبرى ظهرت إلى حيز الوجود قبل ذلك وتبين من معالم المحطة بالقرب من قوس (سيفيروس) في لبدة شمالاً في عام 17 ميلادي في عهد الامبراطور تيبريوس والبرو قنصل (أيليوس لاما) شيد طريق بنحو 44 ميلاً في الداخل[2]

وبصرف النظر عن هذا المعلم الوحيد من القرن الأول فجميع المعالم الأخرى على هذا الطريق هي من القرن الثالث، تم العثور بين لبدة الكبرى والمحطة 57 ميل التي تقع جنوب ابيار ميجي وتتراوح من عهد كاراكلا

(1) – واحد من نقوش أحجار الأميال من يوكليتيان من لبدة الكبرى حدّده مؤخراً، ب. سلامة ليبيا القديمة ج . 2 ، 1965م ، 39 – 45.

(2) – نقوش طرابلس الرومانية (أي . أر . ت) 970، مع أن مكان نهاية الرجلة البحر المتوسط ، ليس دقيقاً أن له دلالة على اسم لــ ريلويس لاما، كذلك يخطر على البال في نقوش بونيقيا الجديدة من المعبد رأس الهاداجيا في سهل ترهونة.

216م الى غالينوس 262م وبالرغم أن الفصائل العسكرية الرومانية كانت متمركزة على هذا الطريق (على سبيل كما في أوو وثيناداسا)(1).

وعلى الرغم من عنوانها لم تكن الحدود محصنة بشدة كمقاطعات أخرى، وبحلول عهد سيفيروس إن لم يكن قبل ذلك فإن الحدود الحقيقية قد امتدت أبعد بكثير إلى الجنوب، وليس من المرجح أن يتم التخلي عن هذه المنطقة الحدودية بأكملها في عهد "يوكليتيان" كما اقترح "كورتوا" ربما ظلت فعالة حتى عشية الاحتلال الوندالي.

الطريق لا تظهر في أي من مخططات الرومان ولكن هي الطريق الاكثر أهمية ورئيسية من الساحل الطرابلسي نحو فزان كل آثار الطريق ظاهرة لتطمس في سهل اجفارة الرملي، وهي تبعد 57 ميل من طرابلس (عند كاف توبيا قرب غريان) التي تصادفنا كأول معلم لـــــ(كاراكلا) 216م بعض المعالم في المجموعات من 13 . 4 في كل محطة يمر من "كورمنت" الهنتيشا

(125 كيلومتر من طرابلس) كل الطرق حيث السلسلة تتوقف عند (مزدة) هي على ما يبدو تتراوح من عهد "كراكلا " 216م الى عهد أورليان 274م من المشكوك فيه أن هذا الطريق مستمر إلى الجنوب وصولاً إلى "القلعة" العظيمة لسيبتموس سيفيروس ((فيريا القاربيا)) ومن ثم تستمر (كطريق القافلة الليبية على الأصح أكثر من كونها طريق الرومان الرئيسية الى فزان).

لكن في الواقع بقيت آثار جنوب مزدة دون احجار اميال لتنير مسالك الطريق حيث لا يمكن أقتفاء آثر المسافرين(2)

د- طريق وادي سوف الجين:

الرابع و الأخير من تحديدنا لأحجار الأميال للطرق الرومانية في إقليم المدن الثلاث له شيء من طابع الطرق الحدودية على امتداد الطريق يوجد حصنان رومانيان صغيران، يجب ان يكون قد ترك طريق قرب وتنيثوس (الزنتان)ومروراً جنوباً باتجاه قصر الذويب الذي نعرف بأنه كان قد شُيّد في عام 244 – 246م في عهد الامبراطور فيليب العربي(3)

أول معلم معروف علامة 25 ميل وجد في (عقلة الجفيرات) على مسافة من شرق (قصر الذويب) وقد تم تجديد محطات ميلية أخرى عند (قصر أوامس) وحصن حدودي آخر يسمى (الشقيقة قرب مزدة).

المعالم المسجلة تعود إلى عهد الإمبراطور كاركلا عام (216م) وماكسيمنوس(237م) البعض يميل الى الاعتقاد بأن هذا الطريق يعبر طريق فزان – مزدة ويستمر عبوره أسفل وادي سوف الجين، لتمر بمواقع رومانية عند تينال و(شبيك)غير أن الادلة لازالت مفقودة.

---

(1) – نقوش طرابلس الرومانية 868م (ثيناداسا): أوراق من المدرسة البريطانية في روما، الجزء28 (1960)، ص 51 (أور).

(2) – أ . د. ي فيثا (ليبيا القديمة ، 1 ، (1964) ، ص 87) إشارة الى سلسلة الحصون الصغيرة القائمة في الأراضي المنخفضة من 3 الى 5 كيلومتر تماماً الى غرب طريق كارافانا من مزدة الى ((فيريا ايش شيرقيا)) بدون الاجزاء الثانوية من تلك المدن والمعالم المشّيدة، من الصعب أن ننسبها الى العهد الروماني أو للموظفين العسكريين الرومان.

(3) – نقوش طرابلس الرومانية، 880: للتفصيل، أنظر مجلة الدراسات الرومانية، 39 (1949)، 91.

مع وصف الطرق الاربعة نحن يجب أن نختم تقريرنا عن نظام الطرق الرومانية من طرابلس.

- هناك طرق سريعة هامة أخرى يجب أن تكون مثل الطريق إلى غدامس، وأخرى الى أبي نجيم ولكن من غير المجدي تخمين مسارها الفعلي بدون دليل أحجار الأميال، أو على الأقل بعض الآثار المحددة على الأرض، ربما تساعد دراسات مستقبلية للصور الجوية لسد الثغرات لمعرفتنا: بالرغم من ذلك فيمكننا المجازفة للتعليق على أهمية الدليل والجدير بالذكر نستثنى هنا الحجر الأخير من لــــــ"ايليوس لاميا" في لبدى الكبرى، ما عداها سقطت خلال القرن الثالث الميلادي في عهد "كاركلا" عام (216م) الى عهد (ديوكليتيان) عام 290م ، وهي تشير الى نقط من علامات احجار الاميال لكاركلا جميعها توضح أصولها الامبراطورية الدعائية والتي لها علامات بسيطة جداً للبرامج الفعلية للعمل بالنسبة للأباطرة الذين تلو كاركلا والذين اتخذوا أسماءهم وألقابهم راسخة بشكل واضح على امتداد الآثار في إقليم المدن الثلاث ماكسيمسنوس 237م وحده من حافظ على الطرق بشكل جعل العمل الحقيقي لخلف الطرق الرومانية في المدن الثلاث وقد تم بدون شك تحت حكم الأباطرة الأوائل والذين كانوا أقل اهتماماً باستخدام هذه الطرق كوسيلة للدعاية الرسمية.

ومن المثير للاهتمام ملاحظة أن سيبتميوس سيفيروس نفسه الذي كان نشطًاً جداً في بناء حصن عسكري قوي في طرابلس والذي لابد أن يكون قد شيّد العديد من الطرق الصحراوية الجديدة.

يبدوا انه استخف بالدعايات، فقد استخدم هذه الطرق لتقديم دعاية لحكمه.

طريقة حكمه تختلف عن إبنه كاركلا الذي قدم انجازات واقعية، لم تكن تحتاج إلى دعاية لتسندها.

2- خليج سرت:

طريق القوافل الساحلي الطويل الذي يربط طرابلس بكيرينايكا (برقة) اشتهر في العصور القديمة برماله المتحركة والثعابين السامة، وقلة الماء، مواكب جيوش((افيلاس)) عام 309ق.م وكاتو الاصغر 47 ق.م كانت قد اعتبرت في ذلك الوقت انجازات ملحمية، بالرغم من أن الرومان لم يحاولوا أبداً توحيد طرابلس البونيكية (الفينيقية) الرومانية مع كيرينايكا (برقة) المتحدثة بالإغريقية، الا أنهم احتاجوا الى طريق ساحلي آمن طوال جميع الفصول لخط مياه اقتصادي وسياسي، واشارت خطوط السير الرومانية الى ان طريق (سرت) كان قد شيّد كطريق روماني عادي مع محطات طريق على فواصل مناسبة، من المؤكد أن وسائل الترفيه المتاحة للمسافرين كانت بداية في هذه المنطقة المنعزلة أكثر من المعتاد في مكان آخر.

الترقيم أو التدوين على خريطة "بيوتنجر" يفرض ان الماء النقي لم يكن من السهل الحصول عليه دائما على محطات الطرق.

ومن الغريب أنه لم يتم اكتشاف أحجار أميال رومانية في أي مكان على طريق 800 كيلو متر بين تيوباكتس (مصراتة) وبرينيكي (بنغازي) ولكن إلاي القيلاينيوروم (أم الغرانيق) الحد الرسمي بين

أقاليم المدن الثلاث وكيرينايكا وهي أعمدة عالية تمثل تماثيل للإمبراطور ديوكليتيان ورفاقه، وتلفت انتباه واهتمام المسافرين[1]

في اغلب مساره من المحتمل ان الطريق الروماني اتجه الى البحر اقرب منه الى الطريق الحديث، على الرغم من انه يرجح ان مسافري الشتاء القدامى كانوا يضطرون الى اتباع الحافة الداخلية للمستنقعات المالحة الواسعة لسبخة تورغاء والهيشة .

القليل من البلدات الفرعية مثل ماكومادس (سرت) واسينا (مدينة سلطان) ودجيجة (بين سدرة وبن جواد) وبوريوم (بوجرادة بالقرب من مرسى البريقة) كانت مبعثرة على طول الطريق ، ولكن اغلب محطات الطريق كانت إما حصن عسكري او نواصي بعيدة تتباهى بالقليل من الماء، بعض الحصون كذلك التي في تاجولاي (قصر الجديدة) بالقرب من رأس لانوف وتلك التي في (أم الغرانيق) يحتمل انها ظهرت للوجود خلال الحملات التي قام بها (سيليوس فلاكوس) ضد قبائل النسامونيس في عهد الإمبراطور (دوميتيان) وحتى تكللت تلك الحملات بالنجاح في الطريق الساحلي الغير أمن في سرت [2]

بين مرسى البريقة والزويتينة وهي إقليم يتأرجح فيه الطريق الحديث ليعبر اجدابيا الي الداخل وحيث يمر طريق سرت الرئيسي بالقرب من الشاطئ ، وبعض آثاره يمكن رؤيتها من الجو، ولكن الطريق البديل للرومان يمر خلال اجدابيا التي على الأرجح كانت كوريكلانوم القديمة ، وتقاطع مسار القوافل إلى اوجلة من اجل الاستفادة من المياه العذبة الوفيرة هناك [3]

احتلال المخربين لإقليم المدن الثلاث ربما كان سبب تدفق الاتصالات البرية مع كيرينايكا (برقة) والتي ظلت تحت حكم المقاطعة الرومانية الشرقية، حتى غزو العرب عام 642م والذي امتد الي طريق سرت وكان قد أعيد مجدداً إلى الاستعمال الفعال بعد ان هزم الامبراطور جستنيان المخربين، وأعاد تأسيس المقاطعات الرومانية بواسطة بروقنصل افريقيا التي ظلت غير معروفة ، ولكن ربما كانت تستخدم من قبل الجيش البيزنطي البربري الذي اسسه الامبراطور هرقل عام 608م لحملته ضد الطاغية (فوكاس).

3- كيرينايكا (برقة) :

بين برينيكي (بنغازي) ودارنيس(درنة) شبكة طرق استخدمت للعربات ذات العجل (والتي لا تزال ترى بالعين إلى يومنا هذا) في أماكن عدة ، و التي استخدمت في العصر الإغريقي للربط بين المدن الخمس ، لذا فإن الرومان لم يحتاجوا الي بناء طرق جديدة ، بل كانوا حريصين على الحفاظ وتطوير الطرق الموجودة مسبقاً منذ عهد الإمبراطور كلاوديوس إلي الآن ، هذه الطرق معلمة بطريقة أحجار الأميال والذي عرف بالميل الروماني أي (1482 متر).

أحجار أميال كيرينايكا (برقة) يختلف عن ما هو في إقليم المدن الثلاث ، حيث النقوش ليست (لاتينية) فقط بل أحياناً إغريقية وتكون هذه اللغات أكثر غنى بالمعلومات في كثير من الأحوال ، والنقوش تشير إلى أحداث

([1]) – ورقات من المدونة البريطانية في روما، 20 (1952)، 94 – 110.

([2]) – نقش من نقوش (طرابلس الرومانية) وجد بالقرب من سرت يرُينا تورط سيليوس فلاكوس عام 86 – 87 في تثبيت الحدود القبلية.

([3]) – نقوش وفيرة نقشت على السطح الخارجي في صخر حول ابار اجدابيا تشهد على وجود الجنود الرومان هناك.

وشخصيات قبل عام 1950 [1] وحوالي العشرة أميال التي وجدت في كل كيرنايكا (برقة) ولكن هذا الرقم أصبح ثلاث أضعاف بواسطة أحداث الاكتشافات الحديثة ، بعض هذه المواضيع كتبت أثناء فترة بناء مدينة البيضاء الحديثة.

نظام الطرق الروماني في كيرينايكا (برقة) كان بسيطاً في البداية ، ولم تكن مهمة الطرق من الساحل الى الداخل بخلاف طريق اجدابيا أوجلة المشار اليه سابقاً الطريق الساحلي الكبير من قرطاج الى الإسكندرية من خلال تتبعها لإقليم المدن الثلاث، وخليج سرت استمرت في الاتجاه شرقاً من يرينيكي (بنغازي) الى توكرة وطلميثة كلها مدن ذات أهمية.

بعد المدينة الأخيرة على السهل الساحلي تكون المقاطعة بواسطة الحافة الشمالية من الجبل الأخضر ، والطريق القديم متأرجحة الى الداخل تعبر خلال وادي الكوف قبل الوصول الى أعلى الهضبة الطريق القديم من (مسة) إلى شحات يمكن ان تكون منفصلة بشكل مستمر ، وتعبر من خلال مدينة بلغراي (البيضاء) المدينة المشهورة بحرم الإله (اسكالابيوس) ،العديد من الأميال وجدت في هذا القطاع [2]

هذا هو الطريق الذي اتضح في خريطة " بيوتينجر"، والتي يبدو فيها معبد (اسكالابيوس) واضحاً والطريق البديل من طلميثة الى شحات في الجنوب الشرقي من المدينة الأولى ليبعد " سيميروس (مراوة) ولاساميس (سلنطة) قبل الوصول إلي شحات ، والمسافة تكون أبعد إلى حد كبير من مسافة الطريق الأخر، ولكن يتبع حَدّ مائي فاصل مما يقلل من المشاكل الهندسية من المثير للاهتمام بأن نفس الفاصل بأكثر أو أقل قد أُتبع من قبل طريق (ايراتليان الأول المعبد للسيارات) من باركي المرج إلي كبريني (شحات) والذي بني من قبل أن يتم إضافة جسر معلق لوادي الكوف.

طريق حجري ميلي روماني واحد فقط وجد على مسار طلميثة – مراوة – سلنطة – شحات وهو يقع بالقرب من سيدي محمد الحمري، ولكن لسوء الحظ أنه يحتوي على نقوش غير واضحة.

كبريني (شحات) كانت مركز طريق هام باربعة طرق رئيسية ، والعديد من الطرق الفرعية متقاربة على المدينة ، من المعتقد أن أكثر الطرق الرئيسية أهمية كان الطريق المؤدي أسفل الجرفين المتتاليين للجبل الأخضر الى ميناء أبولونيا (سوسة) مسافة 15 ميلاً رومانياً [3]

أحجار ميلية عديدة وجدت على امتداد خط ذلك الطريق مع نقوش للآباطرة كلوديوس – تراجان – هادريان – ديوكليتيان – قسطنطين تحت حكم اولئك الاباطرة الجُدد شيّد ممر جديد وهُندس بشكل جيد للتغلب على المنحدرات

---

[1] – ر . ج جونتشايلد " احجار الاميال الرومانية في كيرينايكا (برقة) أوراق من المدونة الانجليزية في رزما ، 16 ، (1950) 83 – 91 الاكتشافات الحديثة لأحجار الأميال هي من عمل الكاتب.

[2] – علامة أحجار الأميال الحديثة هي الثامنة والتاسعة والعاشرة والحادية عشر ميل من كيرين (شحات) وامتداداً الى كل مساحة الأرض من البيضاء وتبسط الى العشرين ميل من كيرين (شحات) وفقاً لخريطة بيوتينجر التي توضح لنا بشكل دقيق

[3] – أنا أقصر في عملي لإيجاد آثار مقنعة لطريق هام كرابط بين أبولونيا سوسة ودرنة بواسطة الطريق الساحلي ، ولكن هناك نقش للإمبراطور قسطنطين الأكبر اكتشفه السيد ر.م. هاريسون في رأس الهلال ، وكان يعني أنه خدم أميال غير هامة من الآثار الساحلية

الحادة للجروف السفلية بين علامة الحصن وحتى سواحل "فيلاين" قبل هذا العمل قد اتبعت الطريق الإغريقية القديمة، السرير المتعرج من وادي عميق حيث تعرضت الى الضرر المتكرر بسبب السيول الشتوية [1]

أعاد الإمبراطور " تراجان " بناء طريق "ابولونيا سوسة" بواسطة الأطراف العاملة من مجندي الجيش والذين كانوا قد جُندوا عام 100 بعد الميلاد ضمن (كيريانيكا برقة) ولكن بعد "15 عاماً" دمر الطريق من قبل المتمردين اليهود الذين سيطروا على "كيريني – شحات" وتم إصلاحة في عهد الإمبراطور هادريان عام 118م مستخدماً جنود من جماعات الجيش ، كما شهد الطريق اصلاحات أخرى في نهاية القرن الثالث وبداية القرن الرابع الميلادي ، كما أن هناك طريقان رئيسيان يؤديان الى شرق (كيرين – شحات) .. الأول والذي يظهر على خريطة بوتنجر" ، وقد امتد الى الجنوب الشرقي باتجاه "أجابيس" (حيجاب) ويلتقي بساحل (بالليوروس– التميمي) في خليج بومبة – والطريق الأخر سُجل في المسار (النتوني) وهو يتبع دورة مماثلة لتلك الطريق الحديثة ، والتي تمر بين ليمناس – لملودة ، ودارنس – درنة.

ثم ينحنى حول باليوروس حيث يلتقي بالطريق الأول إلا أن هذه الطرق لم تظهر بها أحجار أميال بعد.

ولا واحدة من هذه الطرق إلى الشرق من باللبورس امتد عبر الطريق الساحلي أكثر أو أقل على خط الطريق الحالي الي انتبرخوس – (طبرق) ، ومنها تمر الي بارانتيونيوم (مرسى مطروح) في مصر والإسكندرية لم تظهر أي أحجار أميال حتى ذلك الوقت في هذا القطاع ، ربما يكون هناك طريق صحراوي قد تفرع الي الجنوب من طريق يتواصل مع الواحات المكتظة بالسكان في الجغبوب وملفا ، ومنها إلى سيوه ، الموقع الشهير بالآلة آمون ولكن لم يتم العثور على آثر واضح مؤكد حتى الأن .

أحجار الأميال الرومانية في كيرينايكا (برقة) والتي تُبنى عليها معرفتنا لتاريخ نظام الطريق القديم العميق والواسع يقدم العديد من المواقع المثيرة للاهتمام كما رأينا ، وهي تعود للقرون الأول والثاني والرابع بعد الميلاد ، والتي تمثل أحجار الأميال في تريبوليتانيا وإقليم المدن الثلاث" خلافاً لذلك فإن أباطرة القرن الثالث الذين تظهر نقوش أحجارهم الميلية ، والتي تكون بكثرة في تريبوليتانيا – المدن الثلاث ولا تظهر على الإطلاق في كيرينايكا (برقة).

سيطرة فعّالة على الجبل الأخضر عن طريق حصون قوية مثل حصن قصر المقدم أوبني قديم في وادي الكوف ، وهذا التحكم الفعّال ظل حتى القرن السابع الميلادي، عندما أصبح البربر ذوي قوة فعّالة ، وعند احتلال البيزنطيين للمدن الخمس القديمة احتاجوا الي الطرق التي تربطها مع بعضها ، ولكن طريقة نصب الاحجار الميلية التي كانت ترمز لأسم الإمبراطور كانت قد اندثرت في القرن الخامس الميلادي.

في الصفحات السابقة حاولت أعطاء تخطيط لمعرفتنا بالطرق الرومانية وأحجار الأميال في ليبيا ، ومن الواضح أن هذه المعرفة مازالت غير كاملة ، وأتمنى من الآخرين محاولة البحث والتقصي عن تلك الطرق العامة القديمة ، والتي كانت في عهدها أساسية للاقتصاد والإدارة في ليبيا ، كما هو الحال بالنسبة للطرق

(1) – العلامة في ملتقى الطرق للطريق الإغريقية القديمة تنحدر نحو سوسة واستخدمت كطريق روماني التي وتتمدد على وجه الدقة نحو مبنى المدرسة في "غامبو" 2 كيلومتر من شحات.

الحديثة لعصر النفط لتحديد الطريق القديم وتتبعه عبر الريف، لا يحتاج الأمر لأي موهبة أو أداة خاصة ، ويكون وراء المعنى العام والميل للتجول بعيداً عن الآثار المضروبة حتى الوقت الحالي ، ومع ذلك فإن التحقيق ينبغي أن يطلع على الخرائط الجيدة [الأفضل تكوين الخرائط الأمريكية على مقياس 1/50,000] والصور الجوية حيث توجد هذه الطرق ، كما أن هذه الأحجار الميلية الرومانية تزود بالشواهد الأكثر وضوحاً ومعلومات عند وجود الطرق القديمة فإنها تستحق الاهتمام الأول لكل باحث في المناطق الرملية مثل المنطقة العليا لسوف الجين بـــ تريبولينانيا– المدن الثلاث.

هذه الأعمدة الجماعية تكون غالباً غير مغطاة بفعل الرياح منتظرة الاكتشاف حيث توجد التربة الثقيلة والغطاء النباتي، كما في الجبل الأخضر بكرينايكا – برقة

الانجاز الوحيد على وجود أحجار الأميال الرومانية يمكن أن يكون جزء من عمود كلسي بارز من التربة فيسهل تمييزه بواسطة تخطيطه الدائري ، ربما أكون قد أضفت تلميحات قليلة من تجربتي الخاصة للتعريف بأحجار الأميال القديمة .

أولاً : حيثما وجد حجر ميلي من المحتمل أن تكون أحجار أخرى بالجوار أو بالقرب منها غالباً ما تكون القواعد المربعة فقط ، والتي تدعم الأعمدة الحجرية التي تكون مرئية على سطح الأرض ، ولكن الأعمدة لا ينبغي أن تتباعد كثيراً عن هذه النقطة ، حيث أنها تكون ثقيلة جداً لتحريكها من مكانها.

ثانياً : بما أن حجر ميلي واحد يتم تحديده في موقع ما يزود بمفتاح إيجاد الحجر الميلي المجاور على نفس خط الطريق ، فإن موقفاً كهذا ينبغي أن يسجل بحرص على الخريطة ومن ثم ينبغي أن يتبع البحث على خط الطريق القديم بمسافة 2964 متراً وتتم المحاولة مرة أخرى .

ثالثاً : بمجرد اكتشاف حجر ميلي غير مسجل ينبغي أن يتم التقرير عنه في قسم أو مصلحة الآثار التي بها موظفون يستطيعون حمله أو تحريكه إلى مكان آمن [1] بانتظار وصولهم ثم بتدوين ملاحظاتك الخاصة ، وصورك ثم ترك العمود مع إبقاء وجهه الغير مكتوب عليه للأسفل لحمايته من أي ضرر محتمل .

([1]) – في عام 1948 م عندما كانت الطرق الداخلية في ليبيا قليلة الاستعمال والنصب الأثرية القديمة في البلاد تتحمل التلف أنا أوحيت في مقالة الطرق الرومانية وأحجار الأميال الرومانية في المدن الثلاث ، ص . 6) بأن أحجار الأميال الرومانية تركت متى كان ممكناً كمرشد للمستقبل عن طريق المحققين لتطوير الحركات الصناعية والزراعية في البلاد وأحضرت عن طريق تهديدات للأثار القديم الغير محمية ، لا أمل أطول من ذلك لجعل نفس التوصية اليوم.

المجلة العلمية للدراسات التاريخية والحضارية
العدد الثاني / 2018م
جامعة السيد محمد بن علي السنوسي الإسلامية
Mohmmad Bin Ali Assanosi University
كلية التأريخ والحضارة

THE ROMAN ROADS OF LIBYA AND THEIR MILESTONES

BY

R. G. GOODCHILD

Paved roads, marked at intervals of one Roman mile (1000 running paces, equivalent to 1482 metres) by stone columns inscribed with the titles of the reigning Emperor, were among the most characteristic features of the Roman Empire. Such roads linked the principal cities of all the provinces, and also extended into frontier areas where they connected fortresses and outposts. Along these highways moved not only the military forces, but also the commercial traffic of a rich society, and the fast official postal services which carried news, reports and administrative orders between Rome and the most distant regions subject to Rome.[1]

The Roman milestones served primarily to mark the distances between the major centres, but since they invariably bore inscriptions giving the titles of the Emperor in whose reign they were erected, they had a notable propagandist importance which was exploited to the full in the third and fourth centuries of the Christian era. There was no better way for a ruler who had recently seized power to make himself known to his subjects than by ensuring that his name was placarded along the major highways. Apart from the imperial titles they contain, the milestone inscriptions often give the names of provincial governors, military units, or municipalities who were responsible for road repairs. That they are important historical documents has long been recognized by scholars.

This careful measuring of road-distances, to which the Romans were the first ancient society to pay attention, facilitated the preparation of accurate "Itineraries", or road-guides in book or map-form. These handy documents had much the same function as the similar guides published to-day by tourist organisations, automobile associations and oil companies: they enabled travellers, whether official or private, to plan their journeys with efficiency, and to find their way without dependence on local informants.

Official travellers in the Roman period also enjoyed the use of a well-organized system of "posting-stations" (*mutationes*) for changing their horses, and rest-houses

1. The best general account of the Roman roads of North Africa is by Pierre Salama, *Les Voies romaines de l'Afrique du Nord* (Algiers, 1951).

(*mansiones*) providing accommodation at the end of a day's journey. This system, which was essential for effective administration over a vast area, was called the *cursus publicus*;[1] but, despite this name, it was not available to all members of the public. Only high-ranking officials were entitled to use the *cursus publicus*, and even they required a movement-order or *evectio*, of which only a limited number were issued each year to any one person, according to his rank in the public service.

By good fortune two Roman "Itineraries" covering the area of North Africa have survived from the break-up of the Roman Empire: they are invaluable to the student of ancient history and archaeology. One is the "Antonine Itinerary",[2] believed to have had its origin in the reign of the Emperor Caracalla (whose official name was Antonius): it is simply a list of routes and road-stations, giving the distances between each place. The other surving Itinerary, the "Peutinger Map"[3] (so-called after the German scholar who first published it) is more interesting. It is a most ingeniously compiled map of the Roman Empire, drawn out in elongated form (34 centimetres high and some 7 metres long) so that it could be attached to two rollers and rolled and unrolled as the user's journey progressed. Although the very shape of the map distorts the geographical background on which the routes of Roman roads are marked, the outlines of the Mediterranean coast and islands are sufficiently recognisable to allow easy consultation.

The Roman milestones, which can only effectively be studied in connection with the Itineraries, were normally stone columns of up to 65 cm. diameter and 2.5 metres height rising from cubical bases which were intended to be dug into the ground to give the column stability. Where the available stone was soft and easily quarried (as in the Cyrenaican Jebel) the column and base were cut as a single stone. Elsewhere (as in the interior of Tripolitania) columns and bases were cut separately, and the latter were given circular sockets to receive the shaft.

The milestones would normally be cut in quantity at a single quarry, where they might also receive their inscriptions complete except for the mileage figure. They would then be carted along the line of the road and erected at the appropriate intervals, the mileage figure being added after their erection.[4] Under this procedure a new milestone would be added even where one or more old ones, erected under previous emperors, were still standing; and it is quite normal to find up to five bases still standing at a single mile-station. When, however, stone columns of suitable size were difficult to obtain, the

1. Legislation relating to use of the *Cursus Publicus* is contained in the *Codex Theodisianus*, VIII, 5-6.
2. The best editions of the Antoine Itinerary are those of Parthey and Pindar (Berlin, 1848) and O. Cuntz, *Itineraria Romana*, I (Leipzig, 1929).
3. Konrad Miller, *Die Peutingersche Tafel.* (Reprint, Stuttgart, 1962.)
4. Sometimes, as on the Fezzan road in the area of Mizda, the mileage figure is lacking on the milestones. It might perhaps, have been added *in paint* which has not survived. It may be noticed that part of a milestone inscription found at Qasr Dauun, near Kussabat, has painted rather than cut letters.

road markers would content themselves with obliterating the inscription on an old column and carving a new one in its place. Sometimes the old column was simple turned upside down, or back to front, so that the new text could be cut without the trouble of obliterating the old one. Thus a single stone may sometimes bear the traces of several successive inscriptions.[1]

The Roman roads themselves, along with these milestones were erected, varied considerably in their character. In the European provinces of the Roman Empire, where the terrain often consisted of forest and marsh, they were usually laid out in straight lines with a raised causeway of stone and gravel. This causeway, or *agger*, can often still be recognized today even where no milestones have been found. In Greek lands where a good network of roads existed before the Roman occupation, these old roads often continued in use unchanged except for the erection of milestones along their course. On the dry soils of north-west Africa (including western Libya) only a few major highways were paved throughout their length.[2] More commonly, the roads outside the confines of the cities were unpaved 'pistes' cleared of stones and roughly levelled. Such tracks tended, during centuries of use, to become hollows in the ground which can easily be recognized on air photographs. In Cyrenaica, where the Greek roads were adopted by the Romans, their line is marked by shallow cuttings in the rocky outcrops, and by multiple wheel-ruts.

Thus, to qualify as a "Roman road" in the strictest sense, a route must *either* (a) appear in one or other of the Roman Itineraries; or (b) have yielded Roman milestones along its presumed course; or (c) be visible on the ground as an undoubtedly ancient road linking up places known to have been occupied in the Roman period. Some of the best-known Roman roads meet all three requirements: others meet only one, but are acceptable none the less.

In discussing the Roman roads of Libya, and attempting to outline their extent and their history, we must — for historical reasons — differentiate between those of Tripolitania and those of Cyrenaica: and we may also, for simplicity of description, discuss separately the long Syrtic route (from Misurata to Benghazi) which linked the two provinces.

I. Tripolitania.

The road-system of Roman Tripolitania[3] represented the eastern extremity of the highly complex network of communications of Proconsular Africa. It consisted of:

---

1. In Cyrenaica there are many instances of such re-use; but they do not occur in Tripolitania.
2. Salama, *op. cit.*, p. 73.
3. R.G. Goodchild, *The Roman roads and milestones of Tripolitania* (Tripoli, 1948). Additional milestones are included in J.M. Reynolds and J.B. Ward Perkins, *Inscriptions of Roman Tripolitania* (Rome, 1952). The few milestones which have been found since 1952 do not materially alter the conclusions of the above works. (But cf. note 9.)

The development of this road as a continuous route along the Tripolitanian *limes* must belong to the period of Commodus and later. Its eastern extremity, from Mesphe to Leptis Magna, had come into existence much earlier, as is shown by a terminal milestone near the Severan Arch of Leptis, recording that in 17 A.D., under Tiberius, the proconsul L. Aelius Lamia had constructed a road for 44 miles into the interior (*in mediterraneum*).[1]

Apart from this single milestone of the first century, all the other milestones on this route are of third century date, and have been found between Leptis Magna and the 57th mile-station, which stood south of Abiar Mijji. They range in date from Caracalla (216) to Gallienus (262).

Although Roman military detachments were stationed along this road (as, for example, at *Auru* and *Thenadassa*)[2] it was not — despite its title — a strongly fortified frontier line such as we find in other provinces. By the age of Severus, if not earlier, the true frontier had extended much farther to the south. Nor is it likely that this whole frontier zone was abandoned under Diocletian, as Courtois has suggested: it probably remained effective until the eve of the Vandal occupation.

(c) *The Road from Oea to Mizda and Fezzan.*

This route does not appear in either of the Roman Itineraries, but it was certainly the most central and important route from the Tripolitanian coast towards the Frezzan. All trace of the road appears to be lost in the sandy Jefara plain, and it is only at the 57th Mile from Tripoli (at Caf Tobbi, near Garian) that we encounter the first milestone, of Caracalla (216). Other milestones, in groups of three or four at each mile-station, occur from the pass of Khormet el-Hanteshia (km. 125 from Tripoli) all the way to Mizda, where the series apparently stops. They range in date from Carcallaa (216) to Aurelian (271).

It can hardly be doubted that this road continued further southwards to reach the great fortress of Septimius Severus at Gheria el-Gharbia, and to continue thence (as a Libyan caravan route rather than an official Roman road) to the Fezzan. But the fact remains that south of Mizda no milestones have yet come to light, and the course of the road cannot be traced.[3]

---

1. *Inscriptions of Roman Tripolitania* (IRT), 930. Although the destination *in mediterraneum* is not precise, it is significant that the name of L. Aelius Lamia also occurs in the neo-Punic inscription of a temple at Ras el-Haddagia on the Tarhuna plateau.
2. IRT 868 (*Thenadassa*) : Papers of the British School at Rome XXVIII (1960), p. 51 (*Auru*).
3. A. Di Vita (*Libya Antiqua*, I (1964), p. 87) refers to a series of small forts situated at intervals of 3 to 5 kilometres immediately west of the caravan route from Mizda to Gheria esh-Shergia. Without more details of their sites and constructional features it is difficult to be sure of their Roman date and military function.

(d) *The Wadi Sofeggin road.*

The fourth and last of our milestone-marked Roman roads in Tripolitania has something of the character of a true frontier road, in that two small Roman forts lie along its route. It must have left the Jebel road near Tentheos (Zintan) and passed southwards towards the fort of Qasr Duib, which we know to have been constructed in A.D. 244-246 by Philip the Arab.[1] The first known milestone, marking the 25th Mile, has been found at Oglet el-Jefirat, some distance east of Qasr Duib; and other mile-stations have been identified at Qasr Uames (another frontier fort), Shegega, and near Mizda. The recorded milestones belong to Caracalla (216) and Maximinus (237).

One is tempted to assume that this road, crossing the Fezzan route at Mizda, continued down the course of the Wadi Sofeggin, to pass by the Roman sites at Tininai and Shemek; but proof is still lacking.

* * *

With the description of the above four roads we must conclude our account of the Roman road-system of Tripolitania. Other important highways there must have been, such as a road to Ghadames, and another to Bu Ngem; but it is useless to make conjectures as to their exact courses, without the evidence of milestones or — at least — of some definite archaeological traces on the ground. Future study of air photographs may help to fill these gaps in our knowledge: for the present it is prudent to reserve judgement.

We may, however, venture to comment on the significance of the evidence at present at our disposal, with particular reference to the milestones. These — with the notable exception of the terminal stone of L. Aelius Lamia at Leptis Magna — all fall within the third century, from Caracalla (216) to Diocletian (290). They indicate a phase of *road-marking* rather than of road-making, and it is significant that the very numerous milestone-inscriptions of Caracalla all set out his fictitious imperial "ancestry", going back to Nerva. These are, beyond any reasonable doubt propagandist documents, having only a slight relationship to actual programmes of public works. Of the subsequent emperors who followed Caracalla in having their names and titles posted up so conspicuously along the desert tracks of Tripolitania, only Maximinus (A.D. 237) claimed actually to have restored the roads.

The real work of creating Roman highways in Tripolitania was no doubt carried out under earlier emperors who were less concerned with using these highways as a means of official propaganda. It is interesting to note that Septimius Severus himself, who was so active in establishing a firm military frontier in Tripolitania, and whose troops must have laid out many of the new desert routes, seems to disregard the propagandist

1. IRT 880: for details see *Journal of Roman Studies* XXXIX (1949), 91.

possibilities offered by these routes. His regime, unlike that of his son Caracalla, was founded on positive achievements: it did not need propaganda to bolster it up.

II. The Syrtic Gulf.

The long coastal caravan-route linking Tripolitania with Cyrenaica was famed in antiquity for its shifting sands, venemous serpents and lack of water. The marches of the armies of Ophellas (309 B.C.) and of Cato the Younger (47 B.C.) had been regarded at the time as epic achievements.

The Romans, although they never attempted to unite Romano-Punic Tripolitania with Greek-speaking Cyrenaica, needed a safe all-season coastal route as an economic and political life-line; and the Roman Itineraries indicate that the Syrtic route was organized as a normal Roman highway, with road-stations at appropriate intervals. Certainly the amenities available to travellers must have been more primitive in this desolate area than was normal elsewhere: the notation "*Dissio — aqua amara*" on the Peutinger Map shows that sweet water could not always be obtained at the road-stations.

Curiously enough, no Roman milestones have yet been found anywhere on the 800 kilometre route between *Thubactis* (Misurata) and *Berenike* (Benghazi); but at *Arae Philaenorum* (near Umm el-Garanigh), the official boundary between Tripolitania and Cyrenaica, lofty columns bearing statues of the Emperor Diocletian and his colleagues attracted the attention of the traveller.[1] For most of its route the Roman track probably followed closer to the sea than the modern highway, although in winter ancient travellers probably had to follow the inland edge of the vast salt-marshes of Sebkha Taworga and El-Heshia.

A few minor towns, such as *Macomades* (Sirte), *Iscina* (Medina Sultan), *Digdiga* (between Sidra and Ben Jawad) and *Boreum* (Bu Grada, near Marsa Breiga), were scattered along the route, but most of the road-stations were either military forts or remote localities boasting a little water. Some of the forts, such as the ones at *Tagulae* (Qasr Haddadia, near Ras Lanuf) and at Umm el-Garanigh, had probably come into existence during the campaigns of Suellius Flaccus against the Nasamones in the reign of Domitian. Until those campaigns had been successfully completed, the Syrtic coastal route remained unsafe.[2]

Between Marsa Brega and Zuetina, in which region the modern highway swings inland to pass Ajdabiya, the main Syrtic route followed close to the shore, and some traces of it can be seen from the air; but an alternative Roman route did pass through

1. *Papers of the British School at Rome*, XX (1952), 94-110.
2. An inscription (IRT 854) found near Sirte shows that Suellius Flaccus was engaged, in A.D. 86-87, in fixing tribal boundaries in the Syrtica.

Ajdabiya (which was probably the ancient *Corniclanum*, and the junction of the caravan-track to Augila) in order to take advantage of the abundant fresh water there.[1]

The Vandal occupation of Tripolitania probably interrupted overland communications with Cyrenaica, which remained under uninterrupted East Roman rule until the Arab conquest of 642. To what extent the Syrtic route was brought back into effective public use after Justinian had defeated the Vandals and re-established the Roman provinces of Proconsular Africa remains unknown; but it was probably used by the Byzantine-Berber army which Heraclius assembled in Libya in A.D. 608 for his campaign against the tyrant Phocas.

III. Cyrenaica.

Between *Berenike* (Benghazi) and *Darnis* (Derna) a network of roads used by wheeled traffic (of which the wheel-ruts can still be seen today in many places) had come into being in Greek times, linking the cities of the Pentapolis. The Romans had, therefore, no need to construct new highways; and they were content to maintain and improve the routes which were already in existence. From the time of the emperor Claudius onwards, these routes began to be marked with milestones at the usual interval of one Roman mile (1482 metres).

The Cyrenaican milestones differ from those of Tripolitania in bearing inscriptions not only in Latin but sometimes in Greek, and occasionally in both languages. They are also very much more informative, since the inscriptions frequently mention personages and events. Prior to 1950[2] only about ten milestones had been found in the whole of Cyrenaica, but this number has been trebled by recent discoveries, some of them made during the course of the construction of the new city of El-Beida.

The road-system of Roman Cyrenaica was simple, there being no important routes from the coast to the interior, other than the Ajdabiya-Augila route previously mentioned. The great Coast Road from Carthage, to Alexandria, which we have followed through Tripolitania and the Syrtic Gulf, continued its eastward course from Berenike to *Teuchira* (Tocra) and *Ptolemais* (Tolmeita), both cities of importance. Shortly after the latter city, the coastal plain is interrupted by the northern edge of the Jebel el-Akhdar, and the ancient route was obliged to swing inland, passing through the broken country of the Wadi Kuf before arriving on the upper plateau. From Messa to Cyrene the old road can be traced almost continuously, passing through the small town of *Balagrae* (Beida), site of a famed Sanctuary of Aesculapius: numerous milestones have been found in this

1. Numerous inscriptions carved on the surface of the rock around the wells of Ajdabiya attest the presence there of Roman soldiers.
2. R.G. Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", *Papers of the British School at Rome* XVIII (1950), 83-91. A full description of the more recent milestone discoveries is in preparation by the writer.

sector.[1] This is the route which appears in the Peutinger Map, on which the Temple of Aesculapius is prominently marked.

An alternative route from Ptolemais to Cyrene is given in the Antonine Itinerary. It must have run south-eastwards from the former city to pass *Semeros* (Marawa) and *Lasamices* (Slonta) before arriving at Cyrene. The distance is considerably greater than that of the other road, but as it follows a natural watershed it presents less engineering problems. It is interesting to note that more or less the same course was taken by the first Iratlian motor-road from Barce to Cyrene, constructed before the Wadi Kuf was effectively bridged. Only one Roman milestone has been found on the Ptolemais-Semeros-Lasamices-Cyrene route. It lies near Sidi Mohamed el-Homri, but unfortunately bears no legible inscription.

Cyrene was an important road centre, with four major highways and numerous minor ones converging on the city. Perhaps the most important of the major roads was the one leading down the two successive escarpments of the Jebel el-Akhdar to the port of Apollonia, a distance of 15 Roman miles.[2] Numerous milestones have been found along its line, with inscriptions of the emperors Claudius, Trajan, Hadrian, Diocletian and Constantine. Under the first of these emperors a new, well-engineered pass was constructed to overcome the steep slopes of the lower escarpment, between the Signal Fort and the coastal plain. Prior to this work, the old Greek road had followed the winding bed of a deep ravine, where it was exposed to frequent damage by the winter torrents.[3]

The emperor Trajan reconstructed the Apollonia road by means of working-parties of army recruits who had been enlisted in 100 A.D. within Cyrenaica. But only 15 years later the road was wrecked by the Jewish insurgents who had seized control of Cyrene, and Hadrian repaired it in 118 using the soldiers of a military cohort. Later repairs are attested at the end of the third century and at the beginning of the fourth.

Two main roads led eastwards from Cyrene. The first, which appears on the Peutinger Map, ran south-east towards *Agabis* (Ghegab) and met the coast at *Paliuros* (Tmimi) in the Gulf of Bomba. The other, recorded in the Antonine Itinerary, followed a course similar to that of the modern highway, passing *Limnias* (Lamluda) and *Darnis* (Derna) and then curving round to *Paliuros* where it met the first road. Neither of these roads has yet produced milestones.

---

1. The new milestones mark the 8th, 9th, 10th and 11th miles from Cyrene, and all lie within the area of the new city of Beida. *Balagrae* itself lay at the 20th mile from Cyrene as the Peutinger Map accurately shows.
2. I have failed to find any convincing traces of a major Roman road linking Apollonia with Derna by a coastal route. But an inscription in honour of Constantine the Great found by Mr. R.M. Harrison at Ras el-Hillal might have served as a milestone of a minor coastal track.
3. The point of junction of the old Greek road descending to Apollonia and the improved Roman road which superceded it lies precisely at the new School building at Gambu, 11 kilometres from Cyrene.

East of *Paliuros* the Coast Road ran, more or less on the line of the present highway, to *Antipyrgos* (Tobruk) and thence to *Paraetonium* (Marsa Matruh, on Egypt) and Alexandria. No milestones have yet come to light in this long sector. A desert track may have branched south from Tobruk to communicate with the populous oases of Jaghbub and Melfa, and thence to Siwa, site of the famous Oracle of Ammon: but no certain trace of it has yet been found.

The Roman milestones of Cyrenaica, on which our knowledge of the history of the ancient road-system is largely based, offer many points of interest, as we have seen. They belong mainly to first, second and fourth centuries which are not represented in the milestones of Tripolitania. Conversely, the emperors of the third century, whose milestone inscriptions are so plentiful in Tripoliatnia do not appear at all in Cyrenaica, with the exception of a series of texts of Philip the Arab (A.D. 244-246) found between Cyrene and Beida.

Although the latest milestone inscriptions in Cyrenaica are of the age of Constantine the Great, the roads to which they refer must have been maintained and used for long after that time. There is no doubt that the Byzantines maintained an effective control of the the Jebel el-Akhdar, by means of strong fortresses such as Qasr Migdum (or Beni Gdem) in the Wadi Kuf. This control remained effective until the seventh century when the Berbers became increasingly powerful. So long as the Byzantines occupied the old cities of the Pentapolis they needed the roads that linked them together; but the custom of erecting milestones bearing the emperor's name was already forgotten in the fifth century.

* * *

In the preceding pages I have attempted to give an outline of our present state of knowledge of the Roman roads and milestone of Libya. It is obvious that this knowledge is still very incomplete, and I hope that others will interest themselves in the investigation of these ancient highways which were — in their day — as essential to the economy and administration of Libya as are the modern highways of the oil age.

To identify an ancient road and follow it across the countryside does not require any special talent or equipment, beyond common-sense and an inclination to wander away from the beaten tracks of today. The investigator should, however, have access to good maps (the best are the recent American maps on the scale of 1/50,000) and air photographs, where these exist.

Since the Roman milestones provide the most obvious and informative testimony of the existence of ancient roads, they merit every investigator's first attentions. In sandy areas, such as the Upper Sofeggin area of Tripolitania, these massive columns are often uncovered by the winds and lie awaiting discovery. Where there is much heavy soil and vegetation, as in the Jebel el-Akhdar of Cyrenaica, the only clue to the presence of a Roman

milestone may be a fragment of a limestone column protruding from the soil, and recognisable only by its circular outline.

Perhaps I may append a few hints culled from my own experience of identifying ancient milestones:

First, wherever one milestone is found, it is likely that others lie close at hand. Often only the square bases which supported the stone columns are visible on the surface of the ground; but the columns should not have wandered far from this point, since they are too heavy to be moved around.

Second, since one identified milestone site provides the key to finding the next one along the same line of road, any such site should be carefully recorded on the map. A search should then be made on the line of the old road at distances of 1482 metres in either direction. If this fails, double the distance to 2964 metres and try again.

Third, once an inscribed milestone is discovered it should be reported to the Department of Antiquities which has the technical personnel who can lift it and move it to a safe place.[1] Pending their arrival, make your own notes and photographs and then leave the column with its inscribed face downwards to protect it from possible damage.

1. In 1948, when the inland routes of Libya were little used and the ancient monuments of the country suffered little disturbance, I recommended (*Roman Roads and Milestones of Tripolitania*, p. 6) that Roman milestones be left *in situ* whenever possible, as a guide for future investigators. The recent rapid industrial and agricultural development of the country has brought about serious threats to unguarded ancient monuments, and I would no longer make the same recommendation today.